Die "Christliche Seefahrt" - Redensart oder Wirklichkeit ?

von Anke Peleikis *(Vortrag anläßlich der Semestereröffnung für das Sommersemester 1984 an der Staatlichen Seefahrtschule Cuxhaven am 21. März 1984 (das Original enthält keine Abbildungen).*

In den vergangenen Jahren wurde von diesem Pult aus viel über Schiffsführung und Technik an Bord, von Ausbildungsordnungen und allgemeinen Problemen der Seefahrt referiert. Ich möchte heute einmal einen ganz anderen Schwerpunkt setzen. Da ich von Haus aus auch Historikerin bin, hat es mich gereizt, einmal in der Geschichte der Seefahrt zu stöbern und dabei der Frage nachzugehen, warum das Wort "Seefahrt" so oft mit dem Beiwort "christlich" versehen wird.

In einer Dienstanweisung für Schiffsprediger aus dem Jahre 1715 heißt es:

"1. Soll alle Morgen umb 7 1/2 Uhr und des Abends umb 5 1/2 Uhr der Anfang zum Gebeth gemacht werden, damit nachgehends bey vollen Glasen das Volk zum schaffen (d.i. essen) kommen könne, ausgenommen am Donnerstage, da nach verrichteter Bethstunde ein Catechismus-Examen anzustellen ist, welches biß gegen 9 Uhr anhält."

Seit 10 Jahren suche ich im Stundenplan der Seefahrtschule nach einer derartigen Katechismus-Stunde – vergeblich. Sollte es etwa mit der christlichen Seefahrt am Ende sein? Oder hat es sie nie gegeben? War dieser Begriff nur eine leere Redensart ohne irgendeinen Sinn ?

Ich bin diesen Fragen nachgegangen - kein leichtes Unterfangen, denn es läßt sich kaum Literatur zu diesem Thema finden. Über das, was ich gefunden, und über das andere, was ich mir zusammengereimt habe, möchte ich hier berichten.

Der Ursprung des Begriffs "christliche Seefahrt" ist nirgendwo belegt. Er ist einfach da - irgendwann einmal. Dabei verbindet man doch vor allem als Kind mit dem Wort "Seefahrt" das Abenteuer, Entdeckungen, Fahrt über die Weltmeere; Namen wie die eines Christoph Kolumbus, Vasco da Gama und auch die der Seeräuber, der Vitalienbrüder, Klaus Störtebecker und Gödecke Michels. Der Zusatz "christlich“ läßt sich mit alledem kaum in Verbindung bringen.



Der Bergenfahreraltar in der Nikolaikirche, Stralsund

Und dennoch scheint mir gerade in der Verbindung mit Piraterie ein möglicher Ursprung für den Begriff "christliche Seefahrt" zu liegen.

Noch bis ins vorige, also 19. Jahrhundert hinein kämpfte man im Mittelmeer gegen nordafrikanische Piraten, die, aus Tunis und Algier kommend, bis in die Nordsee die Meere unsicher machten und z.B. die Hamburger Schiffe zwangen, im Konvoi zu fahren, im Schutze eines Kriegsschiffes. Dies reichte allerdings oft nicht aus.

Deutschland hatte keine Kriegsflotte und Hamburg allein konnte keine stellen. So waren die deutschen Schiffe letztlich schutzlos und oft genug Opfer von Überfällen. Schlimm für die betroffenen Seeleute war dann vor allem, daß sie zugleich Opfer eines Kampfes zwischen Christentum und Islam wurden. Ein bekannter Seefahrtshistoriker, der übrigens beim Untergang der Pamir den Tod fand, schreibt darüber in seinen

"Gedanken und Erinnerungen" [1]) : *"Viele Tausende Seeleute wurden auf See von Bord des heimischen Schiffes geholt und vom Feind zur Arbeit auf den Ruderbänken gepreßt. Natürlich wehrten sie sich ihrer Haut, die Seeleute der Kauffahrtei. Sie waren geübt im Gebrauch ihrer Feuerrohre und Schwerter, und sowie ein verdächtiges Schiff gesichtet wurde - und welches Segel wäre damals beim Insichtkommen nicht verdächtig gewesen! - dann verloren sie keine Zeit, sondern 'machten ihre Seelen und ihre Waffen bereit', wie es in Berichten jener Jahrhunderte lakonisch heißt."*

Oft genug zogen die Kauffahrer in solchem Kampf den Kürzeren. Wer überlebte, wurde in die Sklaverei verschleppt. In dieser Situation griffen die Seeleute zur Selbsthilfe. Sie gründeten die sogenannten Sklavenkassen, führten jeder einen gewissen Prozentsatz ihres Verdienstes einem gemeinsamen Fonds zu, der zur Auslösung gefangener Kameraden verwendet wurde. So war es seit dem Jahr 1629 üblich, daß jedem Lübecker Kapitän und Steuermann von jeder Mark seiner Heuer ein Schilling zugunsten der Sklavenkasse abgezogen wurde, jedem Matrosen aber sechs Pfennige. Rat und Kaufmannschaft wollten sich dann nicht beschämen lassen, deshalb führten sie eine geringe Abgabe auf alle Ausfuhrwaren ein, etwa ein Sechzehntel des dafür üblichen Zolls, die ebenfalls der Sklavenkasse zufiel. In anderen Häfen verfuhr man in ähnlicher Weise, und so wurde manchem Seemann die Heimkehr in die Freiheit erkauft, der sonst den Rest seines Lebens als Sklave vertrauert hätte. Reste dieser Kassen bestanden bis in die Neuzeit, z.B. die "Casse der Stücke von Achten" *(siehe Montags-Story Nr. 27!),* einer Sklavenkasse, für die in allen Hamburger Kirchen und Gottesdiensten gesammelt wurde und die dazu bestimmt war, die von Seeräubern und Piraten gefangenen Hamburger Seeleute zurückzukaufen. Diese Sklavenkasse ist heute eine Witwen- und Waisenkasse.

Es ist zu vermuten, daß in dieser Zeit der türkischen Seeräuber, die ihre christlichen Sklaven gegen Entgelt freiließen, die Europäer sich ihrer "christlichen" Seefahrt gegenüber der türkischen, islamischen, eben andersgläubigen Seefahrt bewußt wurden. Erst die Einigung und Schaffung des Deutschen Reiches 1871 hat der deutschen Handelsflotte auf den Weltmeeren Geltung und ihren Seeleuten Schutz gebracht.

"Christliche" Seefahrt also als Gegengewicht, Gegensatz zur islamischen Piraterie - damit ließe sich unser Begriff historisch erläutern. Das allein aber kann nicht genügen. Ereignisse der Vergangenheit bleiben Episoden, und werden vergessen. Sie reichen auf keinen Fall aus, um einen Begriff am Leben zu erhalten.

Christliche Seefahrt im Mittelalter[2])

Christliche Seefahrt - wenn es sie wirklich gegeben hat und wenn sie auch heute noch mehr ist als nur eine Redensart - für sie muß es noch andere Wurzeln und Begründungen geben.

Wer einmal von See her die Türme einer Hansestadt am Horizont hat auftauchen sehen, etwa die von Stralsund oder Rostock, oder wer sich en mit ihren herrlichen gotischen Backsteinkirchen beschäftigt, erfährt, daß diese in allen

[1]) Fred Schmidt, Von den Bräuchen der Seeleute, 3.Aufl. Hamburg 1962, S. 34 ff.

[2]) F. Lensch, Christliche Seefahrt im Mittelalter, in: 75 Jahre Deutsche Seemannsmission in Hamburg, Hamburg 1966, S. 27 ff.

Hansestädten von Lübeck bis nach Reval, Riga, Wisby die gleichen Namen tragen, nämlich die der Apostel Petrus, Andreas und Jakobus und natürlich die des Nikolaus und der Gertrud, die allesamt seit alters die Schutzheiligen, Nothelfer und Fürbitter der Seeleute waren.



Grabplatte des Godert Wiggerinck , Kaufmann in Lübeck, St. Marien

Die "Schipper und Schippsmannen, die Koplüde und Schippsherren" der Hanse brachten nicht nur Handel und Gewerbe in den zum Teil noch heidnischen Ostraum, sondern auch ihre christliche Kultur und Zivilisation, ihre christlichen sozialen Grundbegriffe von Ordnung, Recht und Brüderlichkeit. "Christliche Seefahrt" - dann auch in gewisser Weise ein Stück christlicher Mission.

Doch eben nicht nur Kirchen wurden von deutschen Kaufleuten, die über m See kamen, erbaut und gefördert, sondern, wie gesagt, auch Grundbegriffe von Recht und Ordnung wurden in einen Raum gebracht, der sich zuvor in einem Zustand völliger Rechtsunsicherheit befunden hatte.

Am Beispiel des Strandrechts der Frühzeit will ich das kurz deutlich machen: Es verdient eher den Namen Strandraub, denn es sprach das gestrandete Gut und womöglich auch die Schiffsbesatzung dem jeweiligen Herrn der Küste zu. Einen Schutz zur Sicherung des Eigentums gab es nicht. Wie sich christliches Gedankengut allmählich durchsetzte, beweist ein Erlaß des Schwiegersohns Heinrichs des Löwen, der das bisher geübte Strandrecht aufhob und für seine Küsten 1220 auf "die abscheulichen und verabscheuungswürdigen, von seinen Vorvätern aus dem Heidentum her festgehaltenen Bräuche[3]) verzichtet. Allerdings: ganz wollte man seine Rechte am "Ertrag des Meeres" nicht aufgeben. Der Satz "Herr, segne unsern Strand" ist noch bis Ende des vorigen Jahrhunderts Bestandteil des sonntäglichen Fürbittgebets in den Kirchen beider Konfessionen gewesen.

Von Bruderschaften und Schiffergesellschaften

Die Hanse ist für die Seefahrt aber auch aus einem anderen Grunde Vorbild und richtungweisend gewesen. Das Wort bedeutet ja "Bruderschaft", "geschlossene Gesellschaft". Kaufmann, Reeder, Besatzung und deren Angehörige an Land waren damals sogenannte Notgemeinschaften. Solange ein Schiff auf der Fahrt war, war es eben mit Gut und Ladung, Leib und Seele der Schiffsmannschaft "auf Gefahr", d.h. auf der

[3]) K. Pagel, Die Hanse, Braunschweig 1963, S.-135.

gemeinsamen Fahrt in Gefahr. Man zog daraus den Schluß, daß einer für den anderen einstehen müsse. So heißt es schon im alten Hamburger Stadt- und Schiffsrecht: "*Würde jemand krank auf dem Schiffe, der Schiffer ist schuldig, denselben aus dem Schiff bringen zu lassen, in eine Herberge zu legen, und ihm Licht zu leihen, da er des Nachts bey sehen mag, auch ihm durch einen Schutzmann oder einen andern lassen warten, auch mit Speise und Trank zu versehen, wie er's im Schiff hat.*" [4])



Gildehaus der Schiffergesellschaft Lübeck, gegründet 1401 als St.-Nikolaus-Bruderschaft. Sinn und Zweck dieser Vereinigung laut Gründungsurkunde: „Zu Hilfe und Trost der Lebenden und Toten und aller, die ihren ehrlichen Unterhalt in der Schifffahrt suchen."

Neben diese Regelung der Wohlfahrt durch das Gesetz traten schon im Mittelalter die Organisationen der Schiffer, die damals zugleich Reeder und Kaufleute waren. Im Jahre 1376 finden wir die Gesellschaften der Flandernfahrer, der Englandfahrer, der Schonen- und Bergenfahrer.

Diese Gesellschaften bildeten Brüderschaften, die kirchlichen Charakter trugen und deren Sinn und Zweck vor allem geistliche Versorgung und Fürbitte waren. Am kürzesten zusammengefaßt ist diese Absicht in der Gründungsurkunde der Lübecker Schiffergesellschaft von 1401. Da heißt es: *"... daß sie gestiftet sei zu Hilfe und Trost der Lebendigen und Toten und aller derjenigen, die ihr rechtmäßiges Auskommen suchen mit der Fahrt zu Wasser; Schiffer, Kaufleute und Schiffsmannen, Pilger und welche Leute das auch immer sind, von denen leider viele durch das Wasser in Not oder zu Tode kommen, über Bord geworfen werden oder auf andere Weise vergehen und sterben, ohne Beichte und ohne Reue, die von Angst geplagt um ihrer Sünde willen keine Ruhe finden können; die auch keinen haben, der für sie bittet... für sie ist diese Bruderschaft gestiftet und sie ist eine ewige Messe für diejenigen, die aus dieser Bruderschaft sterben, zu Wasser oder zu Land, damit der gute St. Nikolaus beim allmächtigen Gott für ihr Seelenheil bittet.* [5])

Das Element, dem man ausgeliefert war, ließ die Seeleute immer wieder an den plötzlichen Tod denken, auf den man sich nicht vorbereiten konnte. Ein Fahrensmann unserer Tage, der die Seeleute des 20. Jahrhunderts vor Augen hat, stellt in seinen Erinnerungen fest[6]): "*Was sie im 20. Jahrhundert zu tun pflegen, wenn es einmal besonders wild hergeht auf See und so aussieht, als sollte keiner mehr Gelegenheit finden, seine noch ausstehenden Rechnungen zu begleichen, das weiß ich von mehr als einer Gelegenheit aus eigener Erfahrung. Da taten sie nämlich genau*

[4]) Lensch, a.a..0. S.28

[5]) Lensch, ebd.

[6]) Schmidt. a.a.O. S.57

so, als habe Münchhausen die großherzige, von weiser Seelenkenntnis zeugende These: ein guter Fluch ist ein halbes Gebet! eigens zum Gebrauch für Seeleute drucken lassen. Ich empfand dann immer eine ganz leise Beschämung gegenüber den Mackern früherer Zeiten. Die waren fromm, hatte ich gehört. Die benahmen sich bei Sturm ganz anders, gelobten Wallfahrten und dergleichen und waren also ganz offenbar bessere Menschen als wir."

Dann aber fand besagter Fahrensmann in alten Berichten einen seltsamen Brauch erwähnt: *"... wenn ein Schiff aus schwerer See glücklich wieder den Heimathafen erreicht hatte, war die Wallfahrt fällig. Dummerweise kam dann immer etwas dazwischen. Alle, vom Kapitän bis zum Matrosen waren an Bord oder an Land schwer beschäftigt. Jedoch: versprochen war versprochen. Man fand einen Ausweg: Wenn keiner abkommen konnte, mußte man eben eine Abordnung schicken. Nur, wer sollte dazugehören? So wurde schließlich und endlich ein Mann aus der Mannschaft bestimmt, die Sache zu übernehmen."*

Die Kosten für diese Wallfahrt, so las der Entdecker der alten Urkunde mit Staunen, wurde nach altem Brauch als gemeinschaftliche Havarie verrechnet, d.h. auf Schiff und Ladung umgelegt. Kein Wunder, daß dem Fahrensmann unserer Tage ob solcher Bräuche die Ehrfurcht vor den frommen Seeleuten früherer Zeiten dahinschwindet.

Das Almosengeben jener Tage, in Stiftungsurkunden von Brüderschaften verzeichnet, war auch nicht gerade eine selbstlose Geste. Man hatte dabei weniger den Empfänger der milden Gabe im Auge als vielmehr den Geber, der um seines eigenen Seelenheils willen ein gutes Werk tun wollte.

Dennoch, diese Brüderschaften forderten einiges von ihren Mitgliedern. Jeder Schiffer der Hamburgischen Schiffergesellschaft von 1492 hatte den Frachtertrag einer Tonne für die Schifferbruderschaft mitzufahren und abzuliefern. Am Tage der Heiligen drei Könige wurde dann eine Hochmesse und nachher eine Versammlung zur Rechenschaft und darauf ein Festgelage, die sog. "Höge" gehalten (plattdeutsch: sich högen. Dat kann mi noch högen = das freut mich jetzt noch). Die Gesellschaft hatte ihre eigene Kapelle in der Hauptkirche St. Petri und einen festen Vertrag mit den Brüdern des Franziskaner-Klosters, die die Messen zu lesen hatten; auch einen eigenen Friedhof, wo die Brüder zusammen beigesetzt wurden.

Natürlich waren diese Bruderschaften nicht mit denen frommer Mönche zu vergleichen. Man kann in den Niederschriften aus jener Zeit nachlesen, daß "Kive (Streit) un Hader" öfter vorkamen. Den sogenannten "Oberalten" war vorgeschrieben, in Güte zu strafen. Dabei handelte es sich meist um Ordnungsstrafen, die mit einem bestimmten Maß Bier oder Wein gebüßt, d.h. bei der "Höge" vertrunken wurden. Zwei "Schaffer" hatten zu bedienen und für Ordnung zu sorgen. Man tafelte von silbernem Zunftgeschirr. In einigen Hafenstädten hat sich die Gewohnheit solcher Schaffermahlzeiten erhalten, und so ist lebendig geblieben, was durch Jahrhunderte hindurch der Seeleute Recht und Brauch war.

Erst um die Reformationszeit, im Jahre 1507, wird in Hamburg von der Gesellschaft der Islandfahrer eine Brüderschaft gestiftet, die sich ganz deutlich in den Dienst am Nächsten stellt.

Zugleich läßt sich im Schifferstand eine gewisse soziale Umschichtung wahrnehmen. Waren früher die Schiffer zugleich Kaufleute gewesen, so tritt nun allmählich eine Scheidung zwischen Kaufmann und Schiffer ein. Aber beide, ebenso wie Knecht und Bootsmann,

waren Mitglieder der Brüderschaften und leisteten Beiträge von der Fahrt, etwa in Fischen, Schwefel, der damals in Island gefunden wurde, teilweise auch Geld. Das gängigste Zahlungsmittel aber waren getrocknete Stockfische. Noch bis ins 18. Jahrhundert hinein findet man für jeden Mann der Islandfahrer dieses merkwürdige Entgelt gebucht. Selbst heute kann man sich noch den Stein zeigen lassen, an dem die Elbfischer anlegten, um ihren Beitrag, allerdings in frischen Fischen, zum Seefahrer-Armenhaus, der letzten Zuflucht mancher ihrer alten Kameraden, zu leisten.

Christliche Seefahrt seit der Reformation

Das Auftreten Martin Luthers und die Verbreitung seiner Gedanken hatten zur Folge, daß den Brüderschaften auf einmal der eigentliche Grund ihrer Existenz entzogen wurde. Die katholische Lehre vom Fegefeuer, von der Messe für Verstorbene, vom Ablaß - das alles wurde durch Luthers Lehre erschüttert, und die Form der Brüderschaften wurde aus evangelischer Sicht als etwas Überflüssiges, ja sogar Schädliches angesehen.

Man setzte ihnen jetzt andere Ziele, indem man ihnen aufgab, sich der Not des Nächsten zuzuwenden. Das läßt sich deutlich in den Akten und Büchern der Seefahrer-Brüderschaften verfolgen. In Hamburg, Bremen und Lübeck entstanden neue Seemannshäuser. Die Hamburger Schiffergesellschaft wurde auf neuer Grundlage umgeformt. In der neuen Stiftungsurkunde heißt es jetzt: Es sollen Mittel und Wege geschaffen werden, um *"den seefahrenden Armen und Kranken ein neues Hospital und Gasthaus zu errichten, damit sie Zeit ihres Lebens nach Bedarf versorgt sind* [7]).

1556 wurde das sogenannte "Trosthaus" gebaut, gedacht als Kranken- und Waisenhaus. Die Stiftung wurde dem Hamburger Rat unterstellt. Jeder einzelne Schiffsmann wurde herangezogen, alle Namen wurden verzeichnet, ganz gleich, ob man etwas eingezahlt hatte oder nicht. Jedoch war man weit davon entfernt, mit dieser Einrichtung Bettelei und unordentliches Wesen zu fördern. Die Einrichtung sollte "to Dogend un Gottseligkeit dienen, nicht tor Sünden, Motwillen edder Bosheit." Auf dieser Grundlage bestand das Seefahrer-Armenhaus bis zur Zerstörung durch den zweiten Weltkrieg.

Von Schiffspredigern und anderen Traditionen

Wenn man nun meint, der Seemannsstand sei fortan besonders vorbildlich in allen Bereichen der Nächstenliebe tätig gewesen, die Seefahrt habe also von daher den Beinamen "christlich" übertragen bekommen, so dürfte auch diese Vermutung nicht ganz der Wahrheit entsprechen. Die Lebensbedingungen des Seemanns hatten sich ja nicht entscheidend verändert. Er war immer noch der elementaren Gewalt des Meeres und der Stürme ausgeliefert, wenn er auch unterdessen einen Teil seiner Ersparnisse für Familie und Altersversorgung an Land opferte. Dort standen zwar für ihn die "Trosthäuser" der Schiffergesellschaften - aber was war auf See ?

Wie überall im "christlichen Abendland" üblich, wurden auch auf den Schiffen regelmäßig Gottesdienste abgehalten. Die Leitung der gottesdienstlichen Handlungen an Bord lag für gewöhnlich beim Kapitän.

Kriegsschiffe der Barockzeit jedoch hatten Pfarrer anzumustern, die sich um das Seelenheil der Besatzung zu

[7]) Lensch, a.a.O. S.31 .

kümmern hatten. Dieser Brauch herrschte auch auf den Konvoy-Schiffen, mit denen die Stadt Hamburg ihre Segler vor Piraten und Seeräubern zu schützen pflegte[8]).

"Trostsprecher" nannte man sie, oder auch "Domine" nach holländischem Brauch. Tätig waren hier häufig Kandidaten der Theologie, die sich so als "Werkstudenten" einige Reichsthaler verdienten. Besonders hoch geschätzt wurden ihre Dienste offenbar nicht. Sie erhielten nur 10 Thaler Monatsheuer, während die für den Gesundheitsdienst wichtigen "Oberbarbiers" für 45 Thaler anmusterten.

Später wurde dann doch der Wunsch nach ordinierten Geistlichen laut: "*weil es für denen Leuten in Spanien wohnend, so der evangelischen Religion zugethan, eine sonderliche Freude sein würde, dass sie noch an Bord unserer Convoy-Schiffe durch Hörung des Wortes Gottes und Geniessung des hochwürdigen Abendmahls ihre Seele laben könnten* [9]).

Der Dienst der Bordgeistlichen war anfangs durch eine nicht erhalten gebliebene Vorschrift geregelt. Man vermutet, daß bei Anmusterung eines neuen "Domine" der Vorgänger dem Neuling seine Erfahrungen mit der Bordgemeinde mit auf den Weg gegeben hat, vielleicht mit der abschließenden Bemerkung: "*Master nächst Gott ... ist der Kapitän, nicht Ihr, lieber Amtsbruder. Stellt Euch gut mit ihm, dann ist Euer Wirken segensreich*[10])".

Am 10. November 1728 wurde vom Convoycollegium die Dienstvorschrift für die Bordgeistlichen neu gefaßt. Darin werden der eingangs schon erwähnte Gebetsdienst und die Katechismusstunde geregelt. Sodann heißt es:

"*2. Am Sonntage aber soll zum erstenmahl umb 9 1/2 Uhr zum Gottesdienst geläutet und praecise umb 10 Uhr der Anfang damit gemacht werden, es wäre dan das einige fremde Consitenten es in etwas tardirten, damit das Volk umb 12 Uhr schaffen könne.*

3. Wan das Schiff im Hafen lieget und das Volk frisch Wasser hohlet, auch andere Arbeit zur Rückreise verfertigen muß, alß soll der Gottesdienst nur am Sonntage und Donnerstage observieret werden.

4. Alle 4 Wochen soll nur öffentliche Communion auf dem Convoie Schiffe in der See gehalten werden, welche einige Tage vorhero zu notificieren, und hat der Capitain, umb zu confitiren, des Sonnabends sein Zimmer einzuräumen. [11])

Gleich zweimal, unter 1.) und 3.) wird der Donnerstag in dieser Ordnung besonders herausgestellt. Damit taucht etwas auf, was Sich als Tradition auf Schiffen vieler deutscher Reedereien bis heute gehalten hat: der Donnerstag als ein besonderer Tag im Schiffsalltag.

Noch heute herrscht auf vielen Schiffen der Brauch: am Donnerstag wird Sonntagsverpflegung ausgegeben. Der Bremer Dr. Arnold Rehm, der in einer kleinen Abhandlung [12]) der Frage nachgegangen ist, warum ausgerechnet der Donnerstag zum Schiffssonntag geworden ist, fand in der eben zitierten Dienstvorschrift den Donnerstag als religiösen kleinen Feiertag behördlich verbrieft und versiegelt. Er schildert auf amüsante Weise, was er auf der Suche nach der Begründung für dieses Phänomen auf Schiffen von heute und gestern alles entdeckte:

[8]) G. Daur, Von Predigern und Bürgern, Hamburg 1970, S. 153ff.

[9]) A. Rehm, Donnerstag – Schiffssonntag, Sonderdruck unbekannter Herkunft, o. Jahr, S.386

[10]) Rehm, a.a.O. S.387

[11]) Daur, a.a.O. S.157

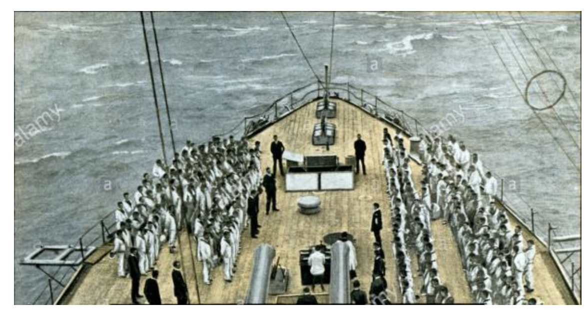
[12]) siehe Anm. [9])

Er hat z.B. festgestellt, daß es an Bord aller Einheiten der DDG "Hansa" an Donnerstagen für die Mannschaft regelmäßig Schweinebraten mit Rotkohl gibt. Da Rehm seinen Artikel vermutlich in den 50er Jahren geschrieben hat, wäre es an Ihnen, meine Herren Seefahrtschüler, einmal festzustellen, ob sich dieser Brauch bis heute gehalten hat. Ganz allgemein, so bemerkt Rehm, gibt es auf vielen Schiffen deutscher Reedereien donnerstags für die Mannschaft einen sog. "vollen Schlag".

Selbst auf Fahrgastschiffen des Norddeutschen Lloyd, auf denen die Verpflegung ohnehin schon recht üppig ausfällt, hat Rehm an Donnerstagen besondere Delikatessen entdeckt. Nur auf Hochsee-Yachten ist diese Donnerstags-Tradition unbekannt.

Als Rehm zu diesem Phänomen das Bedienungspersonal von Passagierschiffen, Inspektoren von Reedereien und auch Seemannspastoren und Schiffsgeistliche befragte, erhielt er die unterschiedlichsten Antworten, die ihn alle nicht befriedigten. Meist hieß es: "Immer so gewesen" oder: "Auf Order vom Kontor". Die Proviantabteilung des Norddeutschen Lloyd meinte, der Brauch wurzele wohl in alten behördlichen Anordnungen, den sog. "Speiserollen", in denen aus sozialen Erwägungen festgelegt sei, zweimal in der Woche einen "vollen Schlag" zu geben. Diese letzte Begründung hielt auch der Forscher Rehm für plausibel, bis er zufällig auf die vorhin zitierte Dienstvorschrift stieß. Da stand die wahre Begründung schwarz auf weiß: An Sonntagen und Donnerstagen fanden die täglichen religiösen Handlungen an Bord in besonders feierlicher Form statt, und dieser kirchlichen Weihe trug auch die Kombüse Rechnung.

Hier haben wir also einen Rest alter christlicher Seemannstradition bis in unsere Tage erhalten. Ungeklärt bleibt aber die Frage nach dem Grund dieses kirchlichen Sonderrechts der Seeleute. Man könnte natürlich meinen, daß diese Bevorzugung mit der erhöhten Lebensgefahr zusammenhängt, in der sich der Seemann im Vergleich zu anderen Werktätigen auf dem sicheren Land befindet.



Gottesdienst auf einem britischen Schlachtschiff im 1. Weltkrieg

Aus einem Brief eines holländischen Gelehrten der Barockzeit weiß man, daß auch andernorts der Donnerstag durch einen besonderen Gottesdienst ausgezeichnet wurde, z.B. an der afrikanischen Westküste, wo die Holländer Stützpunkte für ihren Sklavenhandel unterhielten. Dort wurde Kirche am Sonntag und Donnerstag gehalten. In der Mitte des 18. Jahrhunderts wurde, wie schon erwähnt, an Donnerstagen eine besondere Gebetsstunde auf den Hamburger Konvoy-Schiffen durchgeführt. Die Begründung für diese Sonderstellung des Donnerstags findet man, wenn man im "Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens[13]) nachschlägt. Dort ist zu lesen, daß sich die Missionare bei der Christianisierung der germanischen Völker hauptsächlich mit der Verehrung des (donnernden) Gottes Thor/Donar geistig auseinanderzusetzen hatten. Es heißt da: "*Gegen die heidnische Festfeier dieses Tages kämpfte die Kirche mit wenig Erfolg. Sie*

[13]) Bächthold-Stäubli, Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens, 1927-42, Bd 1, S.333

hob den Donnerstag hie und da selbst durch einen eigenen Gottesdienst hervor und erhöhte sein Ansehen durch die Feier der Einsetzung des Abendmahls (Gründonnerstag) und der Himmelfahrt Christi. ... Die Heilighaltung des Donnerstags, der bis zum 17. Jahrhundert mehr oder weniger als Festtag galt, und den die Esten sogar über den Sonntag stellten, zeigen noch Volksglauben und Volksbrauch der Gegenwart." Und man kann hinzufügen: mit den Esten stellten auch die deutschen Seeleute den Donnerstag besonders heraus.

Dieser Schiffssonntag ist wohl das erstaunlichste Beispiel für die Wirksamkeit seemännischer Tradition, die ja im Wesentlichen dem Sicherheitsbestreben gegen die mannigfaltigen Gefahren der See entspringt. Man ersetzt nur ungern etwas, was sich im Kampf mit den Elementen bewährt hat, durch etwas Neues. Möglicherweise wurzelt auch die Heiligung des Donnerstags in dieser Lebensangst.

Was ist geblieben von der Christlichen Seefahrt ?

Hat in unserer technisierten Welt eine "christliche" Seefahrt überhaupt noch Platz, oder weckt ein solcher Begriff nicht nur wehmütige Erinnerungen an vergangene Seefahrergenerationen, an Abenteuer und noch zu erforschende ferne Länder und Meere ?

Wenn man den einen oder, anderen Gedanken meiner Betrachtung noch in Erinnerung behalten hat, dann könnte man z.B. feststellen, daß sich Bräuche christlichen Ursprungs an Bord so mancher Schiffe lange gehalten haben und zum Teil bis heute gepflegt werden. Ein Rest solch alten Brauchtums hat sich lange auf Heringsloggern erhalten, wo der Moses noch jeden Abend den Segen Gottes mit gezogener Mütze am Bug zu erbitten hatte. Die formelhafte Eintragung im Schiffstagebuch: *"Passierten Weser-Feuerschiff. Beginn der Seereise."* - wurde noch im 18.Jahrhundert vervollständigt mit: *"Sprachen unser Abendgebet".*

Übrigens: Auch der Beruf des Schiffspredigers hat sich erhalten. Auf vielen Kreuzfahrtschiffen unserer Tage sind ein evangelischer und ein katholischer Geistlicher zur Betreuung der Passagiere an Bord. Ihre Dienstanweisung ist mit jener auf den alten Konvoy-Schiffen nicht zu vergleichen, aber auch sie fungieren noch als "Trostsprecher", und das Management sieht in ihnen Garanten für ein gutes Betriebsklima an Bord. Daß auch die Auswandererschiffe nach dem zweiten Weltkrieg einen Geistlichen an Bord hatten, ist manchem gewiß nicht mehr bekannt.

Die große Bedeutung der Seemannsmission soll hier nur angedeutet werden. England betrieb diese bereits seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts mit Erfolg. Hamburg bekam den eigentlichen Anstoß dazu erst vor gut 100 Jahren, als man erkannte, daß das Schiffsvolk längst keine Gemeinde mehr war, sondern heimat- und kirchenfremd. Das Seemannsheim in den Hafenstädten wurde Mittelpunkt einer Arbeit, die bis heute viel Anerkennung findet und die vor allem die soziale Fürsorge des Seemanns und seiner Familie im Auge hat. Von hier läßt sich leicht der Bogen zurück zu den alten Seefahrer-Bruderschaften schlagen, die die ersten Seemannshäuser bauten.

Trotz aller technischen Sicherungen an Bord der modernen Schiffe ist die elementare Gewalt des Meeres geblieben. Mit dieser Tatsache muß jeder Seemann leben, auch noch heute. Vielleicht ist das der Grund dafür, daß Seeleute religiösen Fragen gegenüber sehr aufgeschlossen sind. Das jedenfalls konnte ich in vielen Gesprächen mit Schülern dieser Schule immer wieder feststellen. Viele Seeleute haben übrigens ihren

Dank für Errettung aus großer Gefahr sichtbar gemacht.

Jeder Besucher der griechischen Insel Mykonos wird in ein nicht geringes Erstaunen versetzt, wenn er erfährt, daß fast alle der vielen kleinen weißen Kirchen der Insel, 365 an der Zahl, sogenannte Votivkirchen sind, die Seeleute stifteten, wenn sie die Stürme und Klippen der Ägäis überlebt hatten.

Christliche Seefahrt ist meines Erachtens mehr als nur eine Redensart. Hinter dieser Chiffre verbirgt sich die Geschichte der abendländischen Seeschiffahrt. Was von ihr Wirklichkeit bleibt, hängt von den Menschen ab, die mit der Schiffahrt zu tun haben. Heute wird die Zahl der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, immer geringer.

Die deutschen und europäischen Seeleute sind an Bord schon lange nicht mehr unter sich. Sie leben mit Menschen anderer Kulturen, anderen Glaubens zusammen. Vielleicht wird ihnen gerade in dieser bunt zusammengewürfelten Mannschaft an Bord die Tradition der Seefahrt ihres Heimatlandes wieder bewußt, und das ist nun einmal eine christlich geprägte Tradition.

